
L'aéroport du Bourget et son territoire. Du mythe à la réalité

Le Bourget airport and its territory. From myth to reality

Antoine Furio



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16231>

DOI : 10.4000/insitu.16231

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Antoine Furio, « L'aéroport du Bourget et son territoire. Du mythe à la réalité », *In Situ* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 27 août 2018, consulté le 15 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16231> ; DOI : 10.4000/insitu.16231

Ce document a été généré automatiquement le 15 novembre 2019.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

L'aéroport du Bourget et son territoire. Du mythe à la réalité

Le Bourget airport and its territory. From myth to reality

Antoine Furio

Une nouvelle étude sur Le Bourget ?

- 1 Après les travaux de Paul Smith et Bernard Toulhier¹, puis ceux très documentés de Stéphane Nicolaou² ou, plus récemment, le numéro de la revue *Aéro-France* publié à l'occasion du centenaire (2014), est-il encore nécessaire de revenir sur l'histoire de l'aéroport du Bourget ? Pour les historiens de l'aviation, l'essentiel peut sembler déjà traité. Le dossier de protection au titre des monuments historiques de l'aérogare, constitué en 1994, a de son côté livré des éléments de compréhension et de mise en perspective de son architecture. Sur ce volet précis, avouons néanmoins le déficit de connaissances sur les bâtiments d'après-guerre que pourrait utilement venir combler un inventaire exhaustif à entreprendre. Mais un domaine reste encore inexploré, ou abordé de manière partielle, celui des interactions entre l'aéroport et son territoire d'implantation. Nathalie Roseau l'évoque dans *Aérocité*³, mais à l'échelle de la planification urbaine, dans une habile comparaison avec des aéroports étrangers. Cette hauteur d'analyse se montre indispensable quand on mesure l'importance des enjeux stratégiques que suscite l'installation d'un équipement à fort rayonnement, qu'il soit militaire ou civil, ou les deux. Elle se montre cependant incomplète, car elle fait abstraction de la question des dynamiques locales que peut générer l'infrastructure aéroportuaire, qu'elle ait été souhaitée ou imposée.
- 2 Sans tomber dans l'écueil de l'histoire localo-locale, ce resserrement de la focale s'avère d'autant plus nécessaire qu'il répond à une demande du « territoire ». Les collectivités cherchent incontestablement à « territorialiser » l'aéroport afin de raccrocher cet espace « hors-sol » à la réalité du terrain et de ses habitants. Cette volonté d'appropriation n'est pas nouvelle. L'identification du « territoire » à l'aéroport se montre même vivace depuis plusieurs décennies. Seulement, bien souvent, elle ne

s'appuie que sur la grande épopée de l'aviation et les allégories de l'aéronautique, refusant de voir au-delà du mythe⁴.

- 3 Pourtant, c'est bien dans une perspective de renouveler cette histoire, non plus vue du ciel mais vécue du sol, que s'est engagé en 2013 un partenariat de recherche et de création artistique⁵ entre la Ville du Bourget et le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis. Le volet scientifique échoit au service du Patrimoine culturel du Département, composé principalement d'historiens de l'architecture, de la ville et de l'industrie.
- 4 S'appuyant sur les représentations du mythe aéronautique du Bourget, l'étude part de l'hypothèse que l'installation puis le développement de l'aéroport se sont nécessairement répercutés sur son environnement. Une évidence ! Si l'intuition semble ainsi se vérifier d'elle-même, restait aux chercheurs à déterminer l'étendue réelle de ces interactions pour chaque composante du territoire (spatial, économique, urbain, démographique, architectural) et d'en identifier les traces tangibles. Aussi, à partir de l'examen préalable de cartes anciennes et de la documentation générale disponible, le travail a consisté en un nécessaire va-et-vient entre le terrain et les traditionnelles sources d'archives de l'histoire urbaine issues des fonds communaux et départementaux : permis de construire, dossiers d'autorisation d'associations syndicales de mal-loties et de reconstruction, dossiers d'urbanisme et de constructions d'équipements publics, dossiers des établissements classés, délibérations des conseils municipaux et des assemblées départementales. Des recherches complémentaires ont été menées aux Archives nationales, section des archives contemporaines, au Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle, au centre de documentation du musée de l'Air et de l'Espace, puis dans divers fonds privés (entreprises) ou non encore versés (préfecture de Seine-Saint-Denis)⁶.
- 5 La consultation de ces sources a progressivement permis de mieux définir les périmètres historique et spatial de l'étude. Elle a surtout mis en évidence la complexité de cette délimitation, compte tenu notamment de la multiplicité des entrées qui, chacune, se répercutent différemment dans le temps et dans l'espace. Sans pour autant faire place à l'arbitraire, les choix ont donc été arrêtés en laissant suffisamment de souplesse pour d'éventuels, voire nécessaires, apports. La chronologie prend ainsi pour limite le milieu des années 1990, période durant laquelle le renforcement de l'aviation d'affaires et la dissolution de la base aérienne navale font définitivement entrer l'aéroport dans une nouvelle ère. Quelques inclusions contemporaines ont été malgré tout opérées afin d'y intégrer les enjeux urbains et patrimoniaux actuels. Le contour spatial se montre tout aussi élastique. Autour du noyau historique que constituent les territoires des villes du Bourget et de Dugny ont été greffées une partie des communes du Blanc-Mesnil, de La Courneuve et, dans une moindre mesure, de Drancy. La première parce que sa frange occidentale se trouve face à l'entrée de l'aérogare, la deuxième parce qu'elle comprend un des rares avionneurs du territoire (les avions Bernard), et la dernière parce qu'elle a été directement impactée par les bombardements allemands visant le camp d'aviation militaire. Volontairement, mais à regret, les communes du Val-d'Oise sur lesquelles s'étend l'emprise de l'aéroport après la Seconde Guerre mondiale ont été écartées du périmètre. Des raisons administratives expliquent ce choix plus que des raisonnements scientifiques. Même si, incontestablement, l'essentiel des installations historiques est implanté sur les communes de Seine-Saint-Denis, leurs répercussions dépassent les frontières

départementales. Acceptons alors cette absence comme une perspective de projet de recherche à conduire dans le cadre d'un futur partenariat entre collectivités.

- 6 Incomplète, mais inédite, cette étude, publiée en 2015 sous le titre de *L'Aéroport du Bourget entre les lignes*, ne constitue donc pas un énième opus sur l'histoire de l'aéroport. Objet central et fil directeur de la chronologie, l'aéroport n'en est pourtant pas le sujet. Et même si ses différentes phases de développement sont systématiquement détaillées, elles s'inscrivent dans une vision territorialisée visant à en déterminer les répercussions concrètes.
- 7 Le choix de présenter ici les conclusions par grandes thématiques, et non chronologiquement comme dans l'ouvrage, facilite la lecture et renforce la prise de distance à l'égard de l'aéroport. Néanmoins, il semble difficile de s'affranchir d'un retour préalable sur son histoire.

L'aéroport du Bourget, l'histoire

- 8 S'il existe une préhistoire de l'aéroport du Bourget, marquée par deux projets non réalisés d'équipements de loisirs aéronautiques et de port aérien vers 1912, sa véritable épopée débute avec la Première Guerre mondiale et l'installation d'un camp d'aviation. Visant à protéger Paris des attaques aériennes allemandes, cette vaste infrastructure militaire prend place sur un terrain de 220 ha réquisitionné sur les communes de Dugny (197 ha) et du Bourget (24 ha). Entre octobre 1914 et août 1918, elle reçoit ainsi une importante Réserve générale d'aviation comprenant jusqu'à 500 avions ainsi que les escadrilles du Camp retranché de Paris. On y croise alors les as Georges Guynemer, Pierre Nungesser ou Roland Garros, et malgré l'efficacité toute relative du camp face aux raids ennemis, le mythe est en marche.
- 9 La guerre des airs aura suscité l'intérêt de l'administration centrale pour l'aviation qui, dès 1919, souhaite développer un réseau de lignes aériennes marchandes. Après quelques hésitations, le service de la Navigation aérienne, nouvellement créé, propose une réutilisation partielle du camp du Bourget-Dugny pour y aménager le premier port aérien de Paris. Une emprise de 60 ha, située le long de la route de Flandre, est alors retirée aux militaires qui conservent le reste du site pour accueillir le 34^e régiment d'aviation (fig. 1).

Figure 1



Vue générale de l'aérodrome en 1929. De l'autre côté des pistes de l'aéroport civil (premier plan) s'étirent les installations militaires de la base aérienne.

© Musée de l'Air et de l'Espace.

- 10 Le succès de la première ligne internationale, Paris-Londres, inaugure une croissance continue du trafic voyageur comme de la messagerie, obligeant le ministère des Travaux publics à moderniser rapidement l'infrastructure. Inauguré en 1922, le nouvel aéroport se singularise alors par ses hangars monumentaux en béton (Henry Lossier ingénieur), voisins de halles métalliques plus classiques, et tous deux destinés à abriter les appareils des compagnies aériennes, de plus en plus nombreuses (**fig. 2**).

Figure 2



L'aéroport en 1930. De part et d'autre des bâtiments de service regroupés au centre se répartissent les hangars Lossier (arrière-plan) dédiés aux compagnies françaises, et les hangars métalliques (premier plan) pour les compagnies étrangères.

© Aéroports de Paris.

- 11 C'est dans cet environnement que se forge la légende du Bourget, accueillant nombre d'événements aériens où se succèdent records et acrobaties. Les grands raids constituent sans conteste les plus emblématiques de ces exploits, avec pour apogée l'arrivée de Charles Lindberg en mai 1927. En accomplissant la première traversée de l'Atlantique en solitaire, il place durant quelques jours Le Bourget, son terme, au centre du monde.
- 12 Suivent peu après, pour d'autres épreuves, Costes et Bellonte, Maryse Bastié ou encore Hélène Boucher, autant de personnalités qui lient définitivement le nom du Bourget à celui de l'aéronautique.
- 13 Dans les années 1930, des besoins d'extension se font sentir, tant du côté des installations civiles que militaires. 40 hectares supplémentaires se rajoutent aux 215 déjà soustraits par l'aéroport à la ville de Dugny, soit les deux tiers de sa surface. Permettant le déploiement de la base aérienne 104 (BA 104) nouvellement créée, cet agrandissement de l'emprise aéroportuaire autorise surtout la réalisation du grand aéroport parisien souhaité par le ministère de l'Air. Après un certain nombre d'aléas autour de son emplacement comme de sa forme, la nouvelle aérogare est inaugurée en novembre 1937 (**fig. 3**).

Figure 3



La nouvelle aérogare le jour de son inauguration, le 12 novembre 1937.

© Musée de l'Air et de l'Espace.

- 14 Œuvre de l'architecte Georges Labro, cet équipement, qui devait concurrencer, par son architecture autant que par son fonctionnement, les aéroports de Londres et de Berlin, n'échappe pas aux bombardements qui touchent la région parisienne durant la Seconde Guerre mondiale. En 1940, puis à nouveau en 1941, 1943 et 1944, la plateforme est prise pour cible (**fig. 4**). En touchant principalement la base aérienne, ce sont près de 90 % du territoire de Dugny qui se retrouvent ravagés et 10 % de sa population tuée. Mais au-delà du désastre, l'occupation allemande a aussi été marquée par une nouvelle extension de l'aérodrome vers le nord-est, sur les communes de Bonneuil et Garges-les-Gonesse (Val-d'Oise).

Figure 4

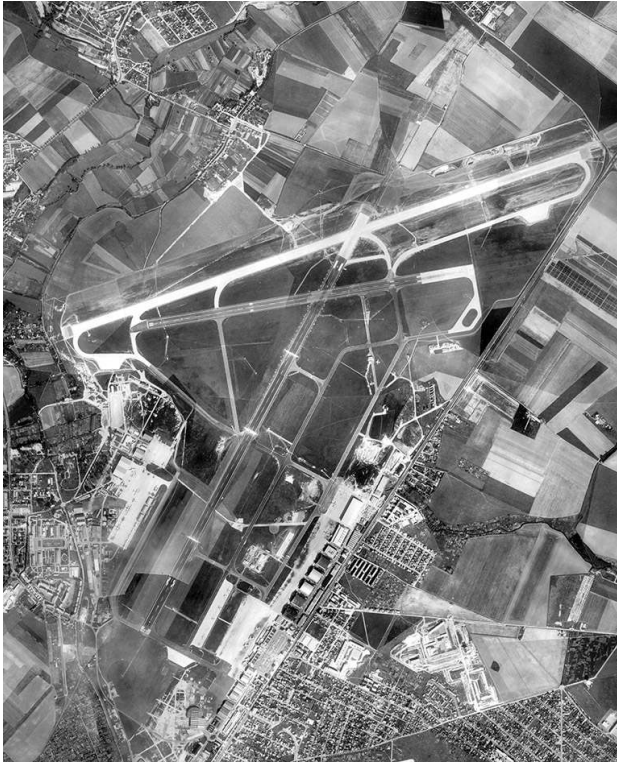


L'aéroport du Bourget après un bombardement des forces alliées en 1943.

© JPGF Le Bourget.

- 15 À la Libération, en août 1944, l'infrastructure, qui couvre dorénavant près de 480 ha et dispose de deux pistes, entame de profondes mutations. Du côté militaire, elles se concrétisent par une importante campagne de reconstruction de la BA 104 puis, à partir de 1954, par l'accueil plus manifeste de la base aéronautique navale (BAN). Des aménagements spécifiques sont réalisés au nord des terrains (ateliers, logements, commandement), renforçant la dimension militaire de la plateforme aéroportuaire, au moins jusqu'en 1970.
- 16 Du côté civil s'engage une longue réorganisation des installations sous l'autorité d'« Aéroport de Paris », établissement public autonome créée par ordonnance en octobre 1945. Afin de relancer le trafic voyageur, l'aérogare est reconstruite et modernisée, une troisième piste est ouverte, puis des bâtiments neufs sont édifiés pour recevoir les nouvelles compagnies dont l'Union des transports aériens (UTA). L'emprise de l'aéroport atteint alors son apogée, s'étendant sur près de 580 ha (**fig. 5**).

Figure 5



Vue aérienne de l'aéroport en 1959. À droite, l'aéroport civil, à gauche, la BA 104 et la BAN, au fond la nouvelle piste est-ouest.

© Aéroports de Paris.

- 17 En dépit de ces aménagements, et d'une croissance soutenue du trafic, Le Bourget perd de son attrait face à l'aéroport d'Orly pour lequel s'envole Air France en 1952, puis la Postale, dix ans plus tard. Avec l'annonce, dès 1960, de la construction d'un nouvel aéroport au nord de Paris (futur Roissy), la fermeture du Bourget semble inexorable ; elle sera effective en 1977.
- 18 Parallèlement à ces évolutions du trafic commercial, l'aéroport amorce une diversification de ses activités. En plus de celles liées à la logistique, qu'ouvrent la gare routière internationale et la gare de fret, ce sont le Salon de l'aéronautique, à partir de 1953, et les débuts de l'aviation d'affaires, vers 1965, qui représentent ses nouveaux axes de développement. Avec le musée de l'Air et de l'Espace, transféré sur le site en 1975, ces deux fonctions constituent les piliers de la nouvelle image de l'aéroport du Bourget (**fig. 6**). Suite à la fermeture de la BA 104 en 1984 et le départ de l'aéronautique navale en 2011, elles en assurent aujourd'hui le rayonnement international, perpétuant par leurs collections, démonstrations aériennes ou simplement par la fréquence des vols, le mythe aéronautique du Bourget.

Figure 6



Le parc des expositions, ancienne grande halle du Salon de l'aéronautique (au premier plan) et le musée de l'Air et de l'Espace, à gauche, en 2009.

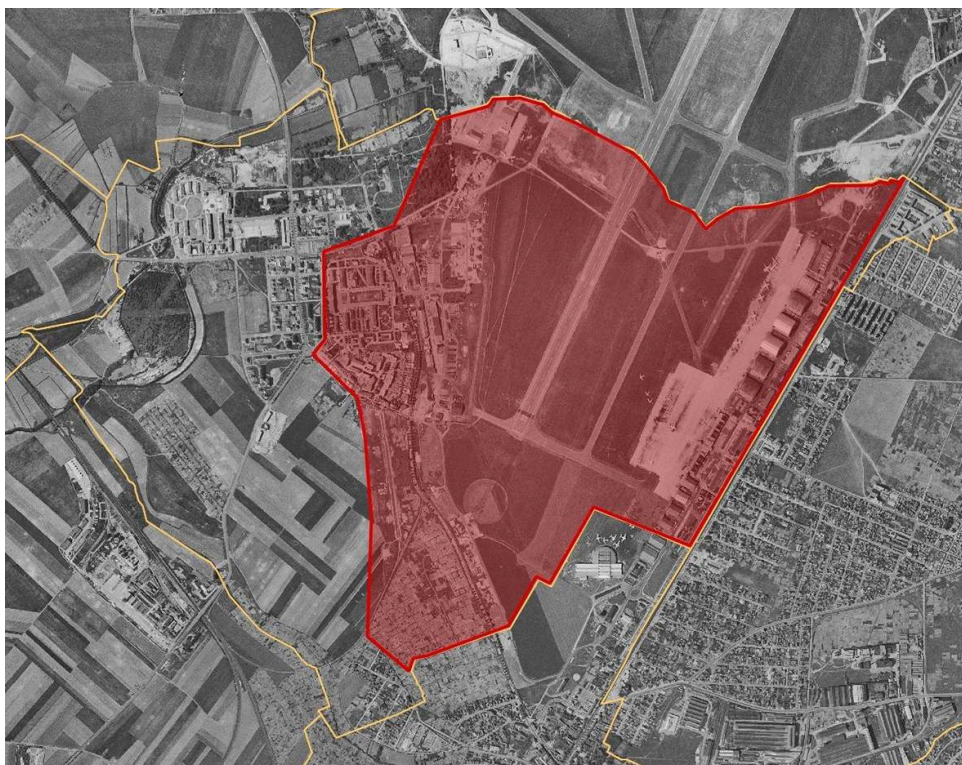
© Aéroports de Paris.

L'aménagement des territoires aux abords de l'aéroport, entre contraintes et opportunités

- 19 L'aéroport du Bourget apparaît aujourd'hui comme un exceptionnel levier de développement et d'aménagement pour les territoires. Son rayonnement a permis d'y attirer en 2012 une galerie d'art, et a guidé l'installation d'une gare du Grand Paris Express, prévue pour 2025. Ces perspectives font oublier que l'aéroport reste avant tout une « fonction » qui, au gré de son évolution, a généré de nombreuses contraintes et incertitudes. La composition urbaine et le paysage actuel à ses abords, qu'ils se soient adaptés aux obstacles ou les aient transformés en opportunités, résultent de cette histoire.
- 20 Les premières formes de contraintes induites par la présence de l'aéroport affectent l'aménagement des villes de manière directe et concrète. La plus visible, et encore parfaitement perceptible aujourd'hui, demeure l'aliénation des terres nécessaires au développement des activités militaires puis civiles. De 1914 aux années 1950, près de 580 ha de terrains ont ainsi été réquisitionnés et expropriés, dont 2/5 à Dugny et au Bourget (3/5 dans le Val-d'Oise). En plus de limiter la surface disponible pour l'urbanisation des communes, elles ont également créé d'importantes coupures sur leurs territoires.
- 21 Historiquement, et encore actuellement, Dugny s'avère la plus concernée avec près des deux tiers de sa superficie (380 ha) occupés par l'emprise de l'aéroport. Dès les premières installations du CRP en 1914, la ville se retrouve scindée en deux, le quartier du Pont-Yblon étant séparé du reste de la commune par le camp d'aviation. Cet

isolement se renforce encore dans les années 1930, au moment de l'extension de l'aérodrome jusqu'au rû de la Morée, empêchant dès lors toute liaison du Pont-Yblon avec le centre-ville. Le centre ne se montre pas non plus épargné et, malgré les vives oppositions de la municipalité, en 1923, la ville est amputée d'un terrain de 15 ha pour les constructions de la caserne de Rose et de la cité de l'Éguillez. En 1954, l'histoire se répète, trois hectares supplémentaires sont pris sur l'emplacement de la cité-jardin détruite par les bombardements pour permettre l'aménagement de la BAN (**fig. 7**).

Figure 7

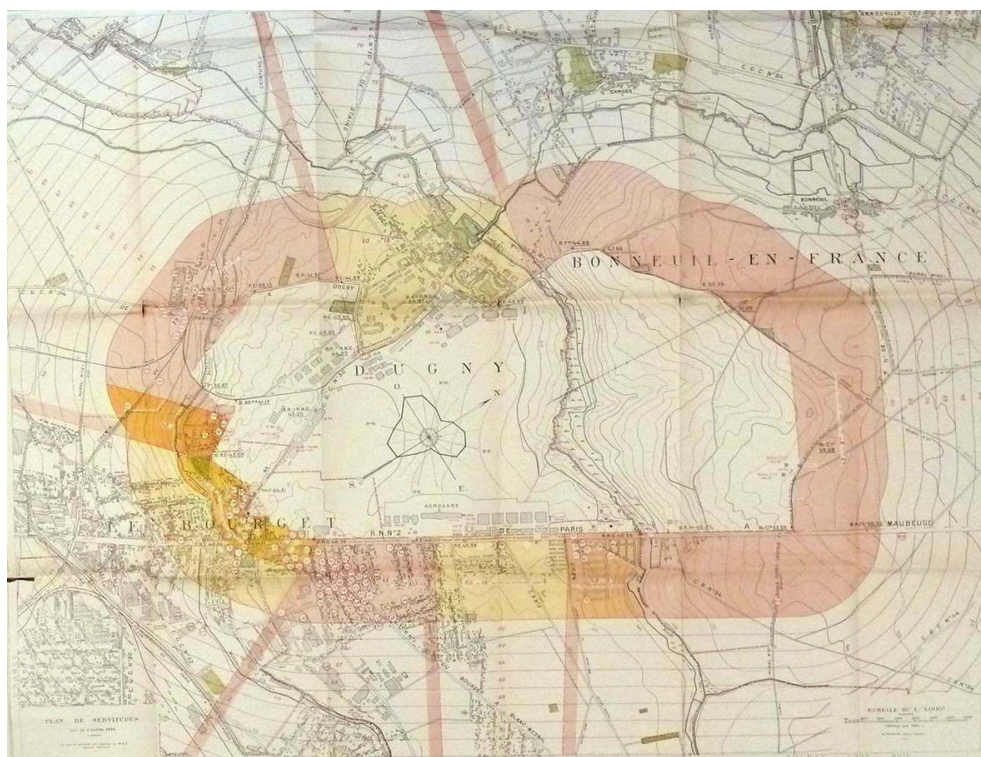


Emprise des installations civiles et militaires de l'aéroport sur la ville de Dugny en 1955.

© IGN/Département de la Seine-Saint-Denis.

- 22 Quelque peu épargnée par cette colonisation, la ville du Bourget subit cependant d'importantes contraintes d'aménagement liées aux servitudes de hauteur, puis de bruit, générées par l'aéroport. Émanant de la loi du 4 juillet 1935, les premières imposent une limitation de hauteur des constructions à huit mètres sur une partie importante du territoire (**fig. 8**). Convaincu que l'application stricte de cette loi « empêchera tout développement de l'agglomération » le maire du Bourget, Antonin Poggioli, demande en 1937 que « la hauteur soit portée au minimum à 10 mètres ou mieux 12 mètres. »⁷ Sans succès.

Figure 8



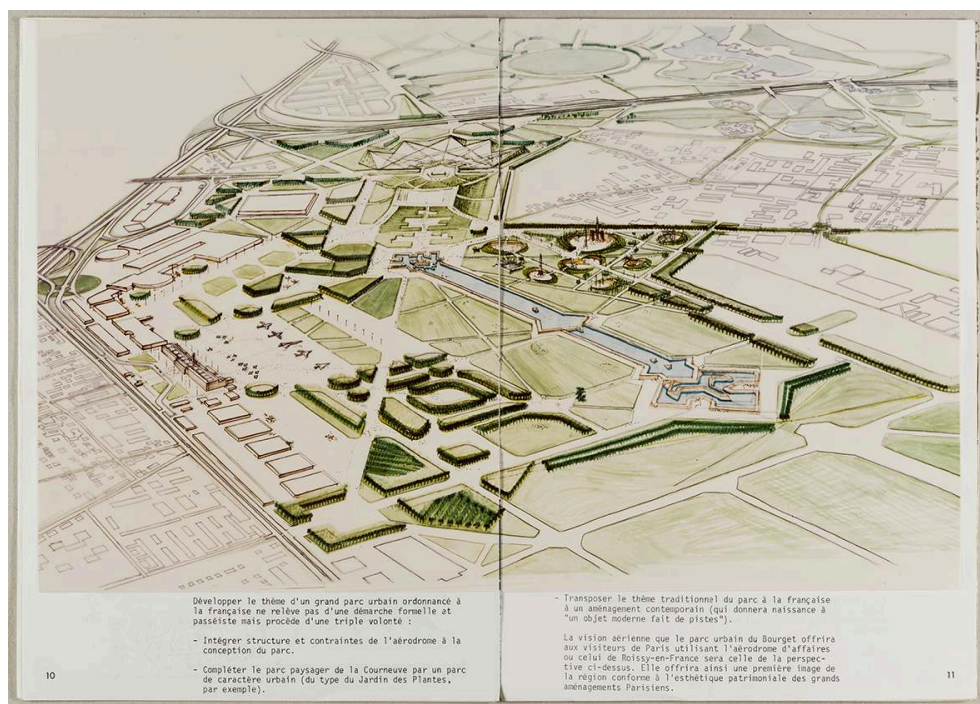
Plan des servitudes de hauteur autour de l'aéroport du Bourget-Dugny, 1935. En rose, les trouées d'envol, sur lesquelles pèsent les contraintes les plus lourdes.

© Archives municipales du Bourget/18 W 81.

- 23 Vingt ans plus tard, en 1953, c'est à nouveau Poggioli, alors simple conseiller municipal, qui s'insurge contre les nouvelles servitudes de bruit, prétextant que « s'il fallait faire état de tous les inconvénients résultant de la proximité de l'aéroport, il faudrait pratiquement raser Le Bourget »⁸. Apparues avec l'éclosion des avions à réaction, ces zones de nuisances sonores aéroportuaires sont perçues, à l'image des précédentes, comme des freins « pénalisant la majeure partie du territoire de la commune et en particulier les seuls terrains encore disponibles pour la construction ». Pour faire face au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme qui s'oppose aux projets d'un collège et d'un ensemble de 250 logements situés dans une zone de bruits, les élus cette fois s'organisent. Au Bourget et à Dugny, ils intègrent « l'Association des communes menacées par la proximité des aéroports », qui comprend également les municipalités d'Orly, d'Athis-Mons ou encore de Bordeaux. Si ces mobilisations sont efficaces⁹ et apportent quelques assouplissements des règles, les contraintes restent fortes. Les servitudes de bruit comme celles de hauteur qui, en outre, concernent également les villes du Blanc-Mesnil et de La Courneuve, ne sont levées que progressivement entre les annonces de fermeture de l'aéroport de 1960 et son déclassement effectif en 1977.
- 24 Aux entraves spatiales et urbaines s'ajoutent ainsi, comme obstacle supplémentaire à l'aménagement des territoires, ces multiples et longues incertitudes quant au devenir de la plateforme aéroportuaire. Bien que les effets soient ici indirects, les villes se sont retrouvées à plusieurs reprises dans l'expectative de décisions de l'administration centrale. Entre ses projets de disparition et de restructuration, ses opérations d'extension et de modernisation, puis sa reconversion finale¹⁰, cette instabilité aura

suscité autant de craintes que d'espoirs, peu propices à une vision prospective du développement urbain (**fig. 9**).

Figure 9



Exemple de projet non réalisé, le « jardin du Bourget », proposé par la préfecture d'Île-de-France, en 1976, en prévision de l'arrêt du trafic commercial.

© Archives départementales de la Seine-Saint-Denis/2016W20.

- 25 Cependant, et malgré ces contraintes et ces doutes, l'aéroport n'aura jamais empêché l'urbanisation du territoire. Dans une certaine mesure, et au moins jusqu'aux lois de servitudes de 1935, l'aéroport insufflé même une forme de dynamique urbaine. Et si les lotissements qui se multiplient à ses abords, principalement le long de la route de Flandre, sur les communes du Blanc-Mesnil et du Bourget, s'inscrivent dans un mouvement généralisé à l'échelle du Nord parisien, leurs noms, « Aéro-port » ou « Aviation », témoignent de son influence.
- 26 Plus significatifs sont les quatre projets de cités d'habitations à bon marché qui émergent entre 1928 et 1933 à Dugny et au Blanc-Mesnil, à nouveau le long de la route nationale. Bien que seules la cité du Pont-Yblon et celle dite du « 212 » soient réalisées, cette impulsion témoigne de l'intérêt porté par les opérateurs privés sur ce territoire, et les perspectives de développement qu'ils lui attribuent (**fig. 10**).

Figure 10



La cité du Pont-Yblon, construite à Dugny en 1932 par l'architecte Germain Dorel, également auteur de la cité dite du « 212 ».

© Combier Mâcon Coll. F. Heyer/Archives départementales de la Seine-Saint-Denis.

- 27 Les prévisions semblaient justes, puisque le tramway provenant de la Villette devait être prolongé jusque-là, et mieux, le ministère des Travaux publics envisageait de relier Paris à l'aéroport par une autoroute¹¹. Cependant, l'annulation du projet de tram, le report du percement de l'autoroute du Nord jusqu'en 1965, ajoutés aux difficultés financières du bailleur, émuèrent le succès attendu des cités HBM.
- 28 En revanche, toutes deux ayant été réalisées avant l'application de la loi de 1935, leur hauteur dépasse la limite fixée a posteriori dans le plan de servitudes *non altius tollendi*. Le destin de l'hôtel de ville du Bourget apparaît, lui, moins heureux, puisque la tour prévue dans le projet initial de 1936 a été rabaissée de 44 à 18 mètres (**fig. 11**).

Figure 11



Façade principale de l'hôtel de ville du Bourget et de sa tour écrêtée.

© Damien & Pascale Peyret/Département de la Seine-Saint-Denis, 2014.

- 29 C'est alors que l'on commence à observer les réelles répercussions de ces contraintes sur le territoire, auxquelles s'ajoutent après-guerre les servitudes de bruit. Pour autant, et malgré les craintes des villes, force est de constater qu'elles n'entravent pas le développement urbain, elles le modèlent, orientant la fonction des espaces et façonnant les paysages pour s'adapter aux obstacles. Sur les terrains situés hors zone de bruit intense¹², donc disponibles pour du logement, les programmes se multiplient dans le centre de Dugny, au Bourget et le long de la route de Flandre. Suivant les prescriptions des autorités aéronautiques, les immeubles ne s'élèvent pas au-delà des cinq niveaux. Ce gabarit réduit s'harmonise alors avec les constructions des années 1930 pour dessiner la ligne d'horizon relativement basse si caractéristique du paysage des abords de l'aéroport.
- 30 Seule la tour du grand ensemble des Tilleuls, au Blanc-Mesnil, semble échapper à cette règle puisqu'elle s'élève dès 1963 sur 16 étages, bien au-delà des limites requises (**fig. 12**). Passage en force du maître d'ouvrage de l'État pour réaliser son opération ou forte anticipation du déclassement prochain de l'aéroport, elle augure toutefois des évolutions architecturales liées au relèvement des seuils les années suivantes. À Dugny, avec la cité Casanova, au Blanc-Mesnil, avec la cité Floréal, ou au Bourget, avec la cité du Gai Logis, opérations datant toutes des années 1970, les gabarits se sont élevés, les immeubles atteignant les sept voire douze étages.

Figure 12

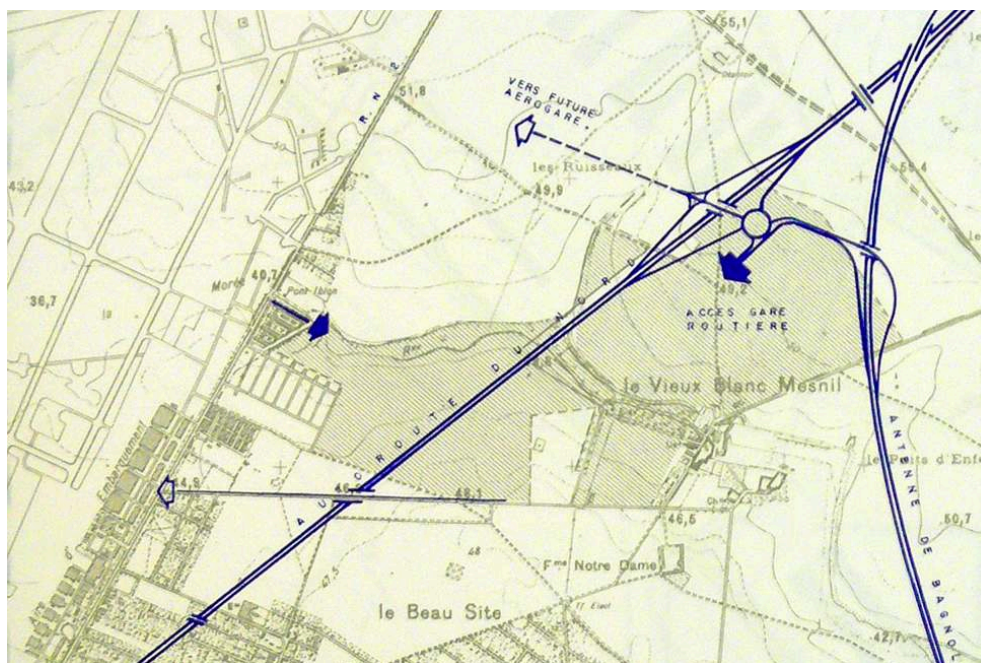


L'aéroport du Bourget vers 1970. La cité des Tilleuls, émergeant à l'arrière-plan, rompt avec le faible gabarit des pavillons et immeubles construits aux abords de l'aéroport entre 1920 et 1960.

© CIM Éditions.

- 31 De la contrainte aéroportuaire peut également naître une opportunité. L'autoroute du Nord, axe incomparable de développement, n'aurait ainsi probablement pas desservi le territoire sans l'existence de l'aéroport. Son tracé se calquant en outre sur celui de la zone de bruit intense, il délimite un couloir de servitude qui, bien « qu'impropre à l'habitat, est en revanche favorable à l'implantation d'activités à dominante industrielle »¹³. Entre Le Bourget et Roissy est ainsi aménagée la ZAC Paris Nord, pôle économique majeur de la région où s'installent la gare de marchandises Garonor, l'usine Citroën d'Aulnay, le centre commercial Paris-Nord, puis la vaste zone d'activités de Villepinte et Tremblay (**fig. 13**).

Figure 13



Les premiers projets de Garonor, ici en 1962, prévoyaient l'aménagement d'un accès de la gare routière face à l'aéroport afin de profiter de son fret aérien. L'annonce de la création de Roissy en 1964, et les mutations à venir du Bourget, redirigent l'implantation vers Aulnay-sous-Bois.

© Archives départementales de la Seine-Saint-Denis/1886W18.

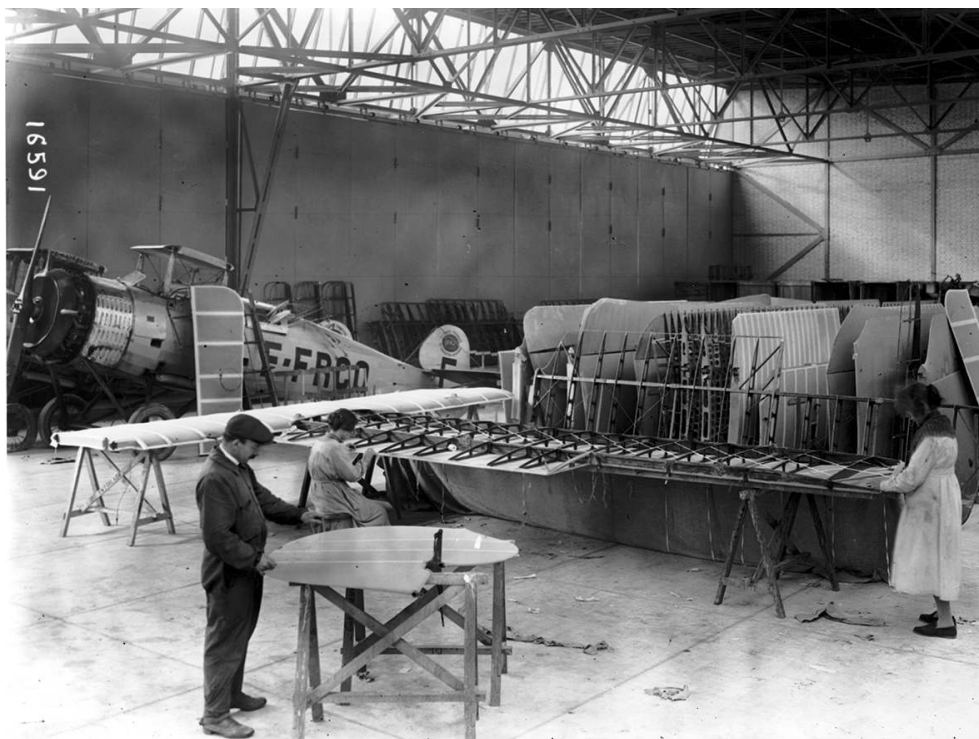
- 32 Depuis l'arrêt du trafic commercial de l'aéroport, en 1977, les règlements de servitudes se sont assouplis. Ils perdurent néanmoins, au regret des concepteurs du projet du Central Park du Grand Paris, qui prévoient la construction de gratte-ciels autour du parc de La Courneuve.

Une dynamique économique réelle mais autocentrée

- 33 Avec la création récente d'un cluster de l'industrie aéronautique autour de la plateforme du Bourget persiste la légende selon laquelle l'ensemble du bassin aurait, dès les origines, été influencé par la présence de l'aéroport. Le regroupement sur un même espace d'une base aérienne et d'un aérodrome civil, parmi les plus importants de France, pouvait effectivement augurer d'une importante dynamique économique et industrielle sur le territoire. Or, si ce développement est incontestable, il ne débute réellement que vers 1950, et reste assez circonscrit aux seuls espaces de la plateforme.
- 34 Par ses fonctions propres, et par suite de ses mutations, l'aéroport a généré de multiples activités sur son territoire d'implantation. Les plus nombreuses et visibles se regroupent sur son emprise même et, hormis les installations du Salon de l'aéronautique ou de la gare de fret, sont intrinsèquement liées à l'exploitation du trafic. Antenne météo, infirmerie, restaurant-buffet ou bagagerie, les services ont toujours été nombreux pour assurer de bonnes conditions de navigation comme l'accueil des voyageurs. Une activité s'avère plus particulièrement structurante dans le temps comme dans l'espace, la maintenance des appareils de vol.

- 35 Débutée avec le camp d'aviation pour l'entretien des escadrilles, l'activité de maintenance se développe du côté militaire mais encore davantage avec l'accroissement du trafic commercial. Après les premiers ateliers mis à disposition des compagnies aériennes pour l'entretien de leurs avions, les installations se multiplient au lendemain de la Seconde Guerre mondiale pour devenir une industrie à part entière (fig. 14).

Figure 14



Atelier d'entoilage des ailes d'avion de la Compagnie Franco-roumaine, Le Bourget, 1923.

© Musée de l'Air et de l'Espace.

- 36 Sous l'effet conjoint d'une augmentation continue du nombre de voyageurs et d'un renouvellement des flottes, notamment en appareils étrangers, de nouveaux besoins émergent, suscitant la création de structures spécialisées. La Société d'exploitation et de construction aéronautique (SECA), fondée en 1946, apparaît comme l'initiatrice de cette nouvelle dynamique (fig. 15). Licenciée auprès de plusieurs motoristes et avionneurs étrangers (Douglas, Boeing, Lockheed...), elle effectue les réparations, transformations et essais des appareils des principales compagnies aériennes européennes (British Airways, Scandinavian, Iberia...). Ne cessant de s'étoffer, ce « super garagiste » marque l'aéroport de son empreinte en occupant, sur plus d'un hectare et demi, une nouvelle génération de hangars pour avions, des magasins et ateliers annexes¹⁴.

Figure 15



Publicité pour la SECA, sur laquelle figure le hangar H0, atelier de maintenance de nouvelle génération construit en 1946, et encore en place en 2016.

© Archives départementales de la Seine-Saint-Denis/SC7847.

- 37 Sa voisine, la SATI, future Union aérienne de transport (1949) puis UTA (1963), nouvelle compagnie dont l'activité principale demeure le transport de fret et de voyageurs, s'oriente progressivement vers des services similaires. Dès 1955, elle réalise ainsi des transformations sur des appareils étrangers destinés à l'armée puis, via sa filiale Industries, propose les années suivantes des activités générales de maintenance aéronautique¹⁵. Cette diversification s'avère profitable puisqu'UTA se présente en 1966 comme le premier employeur privé de Seine-Saint-Denis avec plus de 3 500 salariés, ses installations s'étendant sur plus de cinq hectares (**fig. 16**).

Figure 16



Le hangar K1 d'UAT est construit vers 1958 sur le modèle de ceux réalisés par ADP à Orly. À gauche, le hangar H0 de la SECA.

© Aéroports de Paris.

- 38 Le développement de l'aviation d'affaires, à partir du milieu des années 1960, accroît encore l'importance des activités aéronautiques sur la plateforme du Bourget. La société Euralair, fondée en 1965 et spécialisée dans la vente d'heures de vol, met à profit les ateliers de maintenance des ses Boeing 737 pour proposer des services d'entretien à tous les exploitants d'appareils du même modèle. Plus remarquable est la trajectoire d'Europe Falcon Service, filiale de Dassault Aviation installée au Bourget en 1967, qui débute par une activité de maintenance des avions type Falcon avant de se lancer dans l'aviation d'affaires. À l'inverse d'Euralair et d'UTA, intégrées à d'autres entreprises, Dassault Falcon a poursuivi et étendu ses activités pour couvrir aujourd'hui plus de dix hectares au nord de l'aéroport (**fig. 17**). La réussite du groupe est telle qu'elle est régulièrement érigée en emblème d'une longue tradition aéronautique s'étant répandue à l'ensemble du territoire du Bourget.

Figure 17

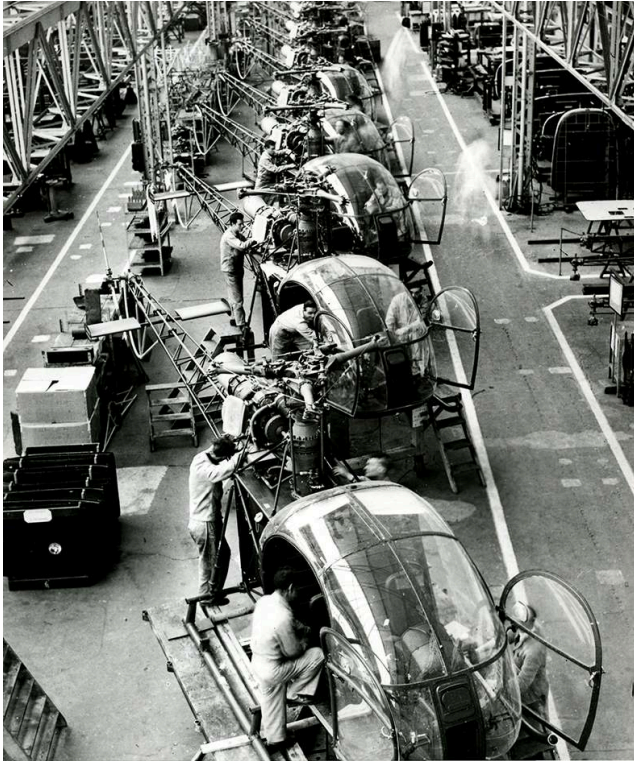


Derrière les hangars Lossier (premier plan), puis les hangars H0 et K1 qui suivent, s'étire un vaste espace aménagé au milieu des années 1970, et dédié aux activités aéronautiques.

© Aéroports de Paris.

- 39 Cependant, si le bassin aéroportuaire présente bien une forte industrialisation¹⁶, la proportion d'établissements aéronautiques y apparaît minime. Malgré la disponibilité des terrains, leur desserte aisée et surtout, la proximité de l'aéroport, les grands avionneurs et motoristes historiquement installés à l'ouest de Paris, avant d'être décentralisés dans les années 1930, sont restés dans leur bastion. Seules trois maisons de moindre importance semblent ainsi s'être aventurées dans le secteur, les Avions Bernard en 1917, Roche aviation en 1934 puis la SOCEMA en 1946¹⁷. Si la présence des deux dernières fut trop brève pour y déceler des interactions avec l'aéroport, des liens sont en revanche à établir entre les établissements Bernard et le premier camp d'aviation. Sans prétendre que l'installation d'Adolphe Bernard a été exclusivement motivée par la proximité de l'infrastructure militaire, il est certain qu'une partie des SPAD qu'elle produit pour l'armée est destinée à la réserve aérienne du Bourget. Les liens se renforcent quelque peu les années suivantes, l'avionneur utilisant les terrains de l'aéroport pour tester ses modèles d'avion desquels sortira « l'Oiseau Canari ». Mais ce n'est réellement qu'au milieu des années 1950, alors que la société produit désormais des hélicoptères, que les rapprochements deviennent manifestes (**fig. 18**). L'ouverture d'un banc d'essais pour pales d'hélicoptères sur les terrains de l'aéroport marque une première étape aboutissant aujourd'hui au transfert complet des ateliers de La Courneuve sur la plateforme aéroportuaire même.

Figure 18



Chaîne de fabrication des Alouettes dans l'usine de La Courneuve, devenue site de construction d'hélicoptères en 1948, puis exclusivement de pales à partir de 1964. Intégré à la société nationale Sud aviation, l'établissement est géré par Eurocopter, puis actuellement par Airbus Helicopters.

© Collection Association des Alouettes.

- 40 Aux côtés des établissements aéronautiques, d'autres entreprises liées à l'aviation s'installent sur le territoire, sans qu'elles aient pour autant des attaches réelles et durables avec l'aéroport. Comme pour les premiers, leur présence n'est souvent que provisoire, répondant à un besoin ponctuel. Dans le secteur de la construction, Limousin puis Eiffel ouvrent ainsi des ateliers en 1922 et 1951, au moment où ils réalisent, pour l'un, des hangars pour la base aérienne, et, pour l'autre, la halle du Salon de l'aéronautique. C'est également pour satisfaire une commande, ici de hangars démontables pour avions destinés à l'armée de l'Air, que les établissements Sarrade & Galtier s'implantent en 1939 sur le même espace¹⁸ (**fig. 19**). Comme les précédentes, après des tentatives de reconversion de l'activité, ses ateliers sont récupérés pour une tout autre production, ici le café moulu¹⁹.

Figure 19



Usine Sarrade & Galtier au Blanc-Mesnil. Derrière une façade inspirée des hangars pour avions s'étirent des halles métalliques affectées aujourd'hui aux ateliers de la société Paprec.

© Damien & Pascale Peyret / Département de la Seine-Saint-Denis, 2014.

- 41 Plus pérenne, mais tout aussi énigmatique, est l'installation en 1926 au Blanc-Mesnil d'une usine de la société du Duralumin. Fabricant des barres, tubes et profilés principalement destinés à l'industrie aéronautique, ses produits ne prennent pourtant qu'occasionnellement le chemin du port aérien pour les ateliers de maintenance des compagnies aériennes.
- 42 Hasard ou coïncidence, si l'installation de ces entreprises se rapportant à l'aviation ne permet pas d'affirmer que la présence de l'aéroport a induit une industrialisation spécifique du territoire, elle témoigne néanmoins de son fort pouvoir catalyseur. C'est cette même capacité d'attraction, attachée à l'imaginaire des airs et aux exploits aériens, qui fait se déplacer les foules de curieux aux portes l'aérodrome. Puis, à son tour, par les besoins qu'il génère, ce public y attire d'autres activités, cette fois commerciales. Aux abords de l'aéroport, principalement le long de la route de Flandre, se multiplient ainsi les cafés, restaurants, dancings et autres hôtels de voyageurs, qui forment un véritable écosystème encore perceptible aujourd'hui (**fig. 20**).

Figure 20



Façade de l'*Air hôtel*, construit au Blanc-Mesnil dans les années 1930.

© Damien & Pascale Peyret / Département de la Seine-Saint-Denis, 2014.

L'émergence « mesurée » d'une population liée à l'aéroport

- 43 Tout au long de son histoire civile et militaire, la plateforme aéroportuaire a été génératrice d'emplois directs, et elle en regroupe encore près de 3 500 en 2015. Si aujourd'hui ces salariés sont disséminés sur un bassin d'emploi très large, dans quelle mesure les premières générations de travailleurs de l'aéroport ont-elles influé sur la démographie locale et, par extension, sur le développement de l'habitat à ses abords ? La réponse est loin d'être univoque, tant les répercussions sont disparates dans le temps comme dans l'espace, mais atteste de réelles interactions.
- 44 La diversité des activités civiles et militaires déployées sur l'aéroport a mobilisé dès les origines des effectifs non négligeables. Agents commerciaux, pilotes, mécaniciens, manutentionnaires, téléphonistes, restaurateurs, etc., en dresser la liste serait fastidieux d'autant que leur nombre croît après la guerre avec le développement de nouvelles compagnies et sociétés aéronautiques (SECA, UTA, etc.). Estimés à environ un millier en 1930, les chiffres atteignent 5 000 personnes au milieu des années 1960, auxquelles s'ajoute le contingent de militaires dont le nombre fluctue sur le même temps entre 1 500 et 1 800 hommes²⁰.
- 45 Les conséquences de la présence de cette population sur la démographie locale se sont fait diversement sentir, selon les secteurs et les périodes.

- 46 À Dugny, à partir de 1919, et jusqu'aux années 1980, la présence de l'aéroport a un effet très structurant, à la fois sur la composition socioprofessionnelle de la ville et sur le développement de l'habitat. Si du personnel civil y est tôt identifié, ce sont les militaires de la base aérienne qui occupent une place prépondérante en représentant, dès 1921, un tiers de la population²¹. La question de leur logement devient alors centrale, et après avoir été installés dans des baraquements sur le site, des habitations leur sont progressivement attribuées en dehors de l'enceinte. En 1931 débute la construction de la caserne de Rose, complétée en 1933 par la cité de l'Éguillez, destinée aux officiers et sous-officiers mariés. L'ensemble, situé entre la base et le centre-ville, constitue une emprise de près de 15 ha, deux fois plus importante que la cité-jardin édifiée dix ans plus tôt par l'office public de la Seine (**fig. 21**).

Figure 21



La cité de l'Éguillez, construite à Dugny en 1933 sur des terrains militaires par Eugène Gonnot et Georges Albenque pour le compte de l'office public d'habitations à bon marché de la Seine.

© Département de la Seine-Saint-Denis, 2007.

- 47 Bien que la cité de l'Éguillez soit occupée aux deux tiers par des gardes mobiles dès 1936, celle-ci est étendue après la guerre, et doublée en 1954 avec la construction, rue Normandie-Niemen, de la cité de l'Air, elle aussi réservée aux officiers. L'arrivée de l'Aéronavale à Dugny a encore fait croître la population militaire de la ville de près de 500 personnes, donnant lieu à la construction de logements spécifiques, en partie sur les terrains de la cité-jardin détruite par les bombardements. La place prise par les militaires à Dugny est telle que son maire actuel, André Veyssière, lui-même ancien officier rattaché un temps à la base aérienne, compare ce qu'elle était en 1960 « à une ville de garnison de province »²².

- 48 Cependant, ce qui est valable pour le centre-ville et les abords immédiats des terrains militaires ne l'est plus de l'autre côté du site aéroportuaire, le long de la route de Flandre. À Dugny et au Blanc-Mesnil, sur cette bande de terre située face à l'aéroport, la présence militaire se révèle presque inexistante. De manière générale, et jusqu'en 1926, aucune occupation significative de salariés de l'aéroport n'est identifiée dans les lotissements aménagés le long de la route nationale. Cinq ans plus tard, on y recense près d'une centaine de personnes travaillant notamment pour Air Union, Farman ou pour les services de navigation du port aérien²³. Ce chiffre évocateur (15 % des salariés de l'aéroport) ne permet cependant pas d'attester de liens exclusifs entre l'aéroport et le peuplement, puisque ces salariés s'intègrent à une population d'environ un millier d'habitants dont la composition est très diversifiée. À l'instar des autres communes du Nord-Est parisien, la croissance démographique a ici été principalement favorisée par l'industrialisation, et on y retrouve en nombre des ouvriers et employés des grandes entreprises locales (Duralumin et Luterma au Blanc-Mesnil, Compagnie Électro-Mécanique et Worthington au Bourget, Compagnie des chemins de fer du Nord à Drancy) (**fig. 22**).

Figure 22



En 1929, entre les zones industrielles du Bourget et du Blanc-Mesnil (au premier plan) et l'aéroport du Bourget (au fond), les terrains sont lotis de pavillons disparates.

© IGN.

- 49 Plus surprenant peut-être, cette mixité prévaut également dans les deux cités HBM de Pont-Yblon et du « 212 », édifiées entre 1932 et 1935 par la Société du foyer du progrès et de l'avenir (**fig. 23**). L'importance du programme, à proximité immédiate de l'aéroport, pouvait effectivement laisser supposer que ces cités seraient avant tout destinées à son personnel. C'est d'ailleurs dans cette perspective que la municipalité de Dugny accueille favorablement le projet de Pont-Yblon, pour ce qu'il peut apporter de logements « à la population laborieuse occupée dans la commune tant aux avions civils

et militaires »²⁴. Or, en 1936, seulement 21 personnes travaillant pour l'aéroport y sont recensées, soit moins d'un tiers des ménages, et 10 % de ses habitants²⁵. La société d'HBM rencontre en outre de telles difficultés pour trouver des locataires qu'elle sollicite le gouvernement militaire de Paris afin que les appartements soient affectés à des gardes mobiles. Confrontée aux mêmes difficultés pour la seconde cité construite au Blanc-Mesnil, elle signe un accord avec le ministère de la Guerre pour la location de la moitié des 628 appartements. Les gardes mobiles y resteront pendant 40 ans, jusqu'en 1976.

Figure 23



La cité du « 212 », au Blanc-Mesnil, porte aujourd'hui le nom de son architecte, Germain Dorel.

© Damien & Pascale Peyret / Département de la Seine-Saint-Denis, 2014.

- 50 Au Bourget, la situation est encore différente puisqu'entre 1921 et 1936 coexiste personnel civil et militaire, dans la ville tout entière. Leur nombre tend à croître sur la période, principalement du côté civil, pour représenter 258 personnes en 1936, soit 15 à 20 % de l'effectif des salariés de l'aéroport²⁶. Mais, en comparaison des 8 204 habitants, leur importance doit être relativisée, au point de remettre en question les effets réels de l'aéroport sur la démographie locale. La préfecture de la Seine, en 1950, dans le cadre des études conduites pour le Plan d'aménagement de la banlieue, les contestait, en affirmant : « L'aéroport n'a pas influencé le développement de cette cité dont la courbe d'accroissement de la population fait apparaître un léger retard sur celle de la plupart des communes de la proche banlieue²⁷. » Si le propos reste à nuancer, notamment parce que l'emprise aéroportuaire a diminué la superficie de la ville, force est de constater qu'ici aussi, la croissance démographique est liée à l'industrialisation.
- 51 Sans observer d'inversement de tendance les années suivantes, la construction de deux immeubles pour le personnel d'Aéroport de Paris atteste néanmoins de la permanence d'un lien, même ténu, entre le développement du site aéroportuaire et l'évolution de la population. Une permanence qui se traduit également spatialement puisque cet ensemble s'inscrit dans un secteur d'habitations occupé dès les origines par des

travailleurs de l'aéroport. Situé entre la route nationale et la rue du Commandant-Barroche, face à une des entrées du champ d'aviation, il regroupe en 1936 un tiers des Bourgetins employés sur le site²⁸ (**fig. 24**).

Figure 24



Le Bourget, 1929. Vue des premiers lotissements ouverts autour de la route de Flandre, à proximité d'une entrée du camp d'aviation située à gauche.

© Musée de l'Air et de l'Espace.

- 52 Le lotissement de la rue René-Dorme, créé vers 1923, et longeant directement le camp, apparaît particulièrement lié à la présence de l'aviation puisqu'en 1936 la moitié de ses habitants, civils et militaires, y travaillent. D'autres poches de peuplement se retrouvent ailleurs dans la ville, rues de la République, Baudouin ou Pierre-Curie. Trop peu significatives pour conclure que leur développement est né de la présence de l'aéroport, elles témoignent en revanche de la forte présence de son personnel, diffuse dans toute la commune. Cette situation, qui renforce finalement la visibilité de l'aéroport dans la ville, a participé à attribuer au Bourget, plus qu'aux autres communes, une identité aéronautique profonde et durable.
- 53 Une autre singularité du Bourget réside dans le fait que ces logements sont pour une grande part pavillonnaires avec, dans certains cas, une architecture soignée, reflétant des catégories professionnelles supérieures au reste du territoire (pilotes, officiers, chef mécanicien, etc.) (**fig. 25**).

Figure 25



Ancienne maison de Gaston Génin, chef-pilote de l'Aéropostale, construite au Bourget en 1935.

© Damien & Pascale Peyret / Département de la Seine-Saint-Denis, 2014.

- 54 Progressivement, à l'échelle du bassin aéroportuaire, la présence des travailleurs de l'aéroport se dilue au sein d'une population de plus en plus nombreuse et diversifiée. L'accélération de l'urbanisation, les mutations du tissu économique et les évolutions mêmes de l'aéroport favorisent leur éclatement. Après le départ d'Air France et de la Postale pour Orly, ce sont les escadrons Béarn et Maine qui quittent le site en 1967 pour Évreux. La fermeture définitive de la base aérienne 104 en 1984, puis celle de l'Aéronavale en 2011, libèrent les logements de la cité de l'Éguille et de la caserne de Rose (**fig. 26**). Des gardes républicains remplacent alors les militaires de l'Air, modifiant en profondeur la composition sociologique de Dugny.

Figure 26



La caserne de Rose, construite à Dugny à partir de 1931, a été profondément remaniée en 2000, ne laissant subsister que ces deux bâtiments d'entrée.

© Damien & Pascale Peyret / Département de la Seine-Saint-Denis, 2014.

- 55 Les répercussions semblent de moindre importance après l'arrêt du trafic commercial de l'aéroport civil en 1977. Sa rapide substitution par l'aviation d'affaires et le développement continu des activités aéronautiques aura permis de maintenir une population sur place. Même si cette dernière tend ainsi à se disséminer à l'échelle régionale, une fraction, dont l'étendue doit être encore mesurée, réside encore au Bourget et au Blanc-Mesnil²⁹.

L'aéroport du Bourget, un marqueur identitaire

- 56 L'aéroport du Bourget, comme l'aviation en général, véhicule une image de modernité, de performance, voire de prestige. La tentation est fréquente d'utiliser ces références afin de valoriser une activité, un produit, ou encore pour marquer un espace.
- 57 Le territoire s'inspire depuis les origines de cette présence de l'aéroport et des mythes de l'aéronautique pour se construire une identité. Mais aussi nombreuses soient-elles, ces références restent souvent discrètes, et sont très diverses selon les villes.
- 58 Les références à l'aéroport du Bourget arrivent avant même que n'atterrisse un avion sur le territoire. Anticipant les retombées d'un projet de port aérien prévu au Blanc-Mesnil, mais jamais réalisé, en 1914, un lotissement pavillonnaire est ainsi baptisé « l'Aviation ». Celui-ci augure d'un mouvement d'attribution de toponymes directement rattachés à l'histoire de l'aéronautique. Durant l'Entre-deux-guerres apparaissent les premières rues aux noms d'aviateurs célèbres, Garros et Védrines au Blanc-Mesnil, Guynemer à Dugny, ou moins illustres comme René Dorme au Bourget. Le phénomène s'amplifie après la guerre, sous l'effet du traumatisme lié aux bombardements visant l'aéroport et de l'accélération de l'urbanisation. Au Blanc-

Mesnil, tout un quartier emprunte alors des noms d'aviateurs (Coli, Le Brix, Ader, etc.) ; à La Courneuve, il s'agit de la zone d'activités Mermoz, elle-même traversée par les rues Blériot, Bastié, Saint-Exupéry, Boucher et Nungesser.

- 59 À Dugny les rues portant des noms de pilotes, comme la rue du colonel-Rozanoff, se mêlent à d'autres évoquant les héros de la Seconde Guerre mondiale ou de la Résistance. Phénomène rare et notable, certaines personnalités concilient les deux qualités, tel Félix-Fallières, technicien radio chez Air France et résistant fusillé, dont une voie porte le nom. Plus récemment, au Bourget, a été inaugurée l'allée Marcel-Dassault qui jouxte la nouvelle médiathèque appelée « Le Point d'interrogation » en mémoire de l'avion de Costes et Bellonte. Cette dernière réalisation comble en outre l'absence quasi complète de référence à l'aviation ou à l'aéroport donnée aux équipements publics. Hormis le collège Didier-Daurat et la crèche Maryse-Bastie, également au Bourget, les structures sportives, les écoles ou encore les squares portent les appellations traditionnelles de personnages historiques (Jaurès, Rabelais, Descartes) ou locaux (Georges Valbon, Félix Lacan).

Figure 27



Autel consacré à Notre-Dame-des-Ailes dans l'église Saint-Nicolas du Bourget. Deux hélices en bois encadrent la Vierge protectrice des aviateurs.

© Tigris.

- 60 L'évêché s'approprie davantage cette présence de l'aéroport en édifiant, dès 1920, un autel consacré à Notre-Dame-des-Ailes dans l'église Saint-Nicolas du Bourget (**fig. 27**), et un second, en 1933, dédié à Notre-Dame-des-Airs dans l'église Saint-Charles du Blanc-Mesnil. Cependant, le plus prompt à recourir aux évocations de l'aviation reste le secteur privé. La notoriété de l'aéroport renvoie une image valorisante, à même de servir certaines activités et entreprises. L'énigmatique installation de la société du

Duralumin, fabricant de matériel pour l'aéronautique, peut s'inscrire dans cette idée. C'est la référence « Le Bourget » que l'entreprise vient chercher ici, et non nécessairement des débouchés. Pour preuve, l'établissement, installé au Blanc-Mesnil, apparaît comme « usine du Bourget » dans les brochures commerciales.

- 61 Dans le domaine immobilier, après les lotissements des années 1920, les résidences des années 1950 sont baptisées Garros, Concorde (Le Blanc-Mesnil) ou Saint-Exupéry (Dugny). Des commerces, cafés et hôtels, se réfèrent également à cette identité aéronautique (café *Les Grands Raids*, hôtel de l'Air...) jusqu'au cinéma du Bourget, dénommé « l'Aviatic » (**fig. 28**). Comme pour mieux mettre en avant la rencontre de ces deux univers du rêve, le cinéma et l'aviation, le bâtiment présente en façade un imposant bas-relief avec des allégories de la conquête aérienne.

Figure 28

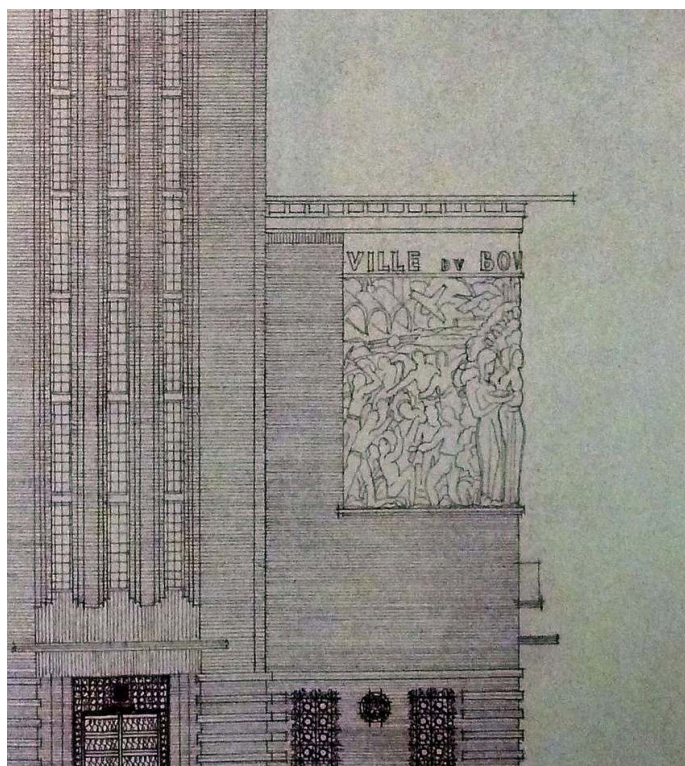


L'équipe de l'Aviatic face à l'entrée du cinéma, Le Bourget, vers 1950.

© Collection JPGF Le Bourget.

- 62 Dissimulé aujourd'hui derrière un bardage métallique, ce décor reste singulier sur le territoire tant les références à l'aviation ou à l'aéroport dans l'architecture y sont rares. Un ornement en forme d'ailes et des bâtiments d'inspiration Art déco, rappelant vaguement la silhouette de l'aérogare, en constituent les seuls éléments peu probants. Cette absence ne témoigne pas pour autant d'un désintérêt, ou pire, d'un rejet, car certains projets demeurés inachevés intégraient ces formes d'interprétation. Ainsi, la première version du projet d'hôtel de ville du Bourget, en 1936, prévoyait la réalisation d'un bas-relief rappelant la place de l'aviation dans la ville, en y représentant des avions et des hangars (**fig. 29**). Les servitudes de hauteur, jointes aux problèmes financiers de la Ville, en empêchèrent l'exécution. Ce n'est que plus tardivement que le bâtiment de la mairie reçut, sur son entrée principale, des sculptures d'avions et d'autres inspirées de l'hippocampe du premier logo d'Air France³⁰.

Figure 29



Détail du bas-relief de la façade de l'hôtel de ville du Bourget présent dans la première version du projet de 1936. En haut, à droite, des avions et des hangars.

© Archives municipales du Bourget/6 W 6.

- 63 À Dugny, ni sculpture ni décor apposé sur les façades de l'hôtel de ville. Seuls les bâtiments de commandement militaire présentaient sur leur fronton l'insigne de l'armée de l'Air, une étoile ailée. Ceux-ci ont aujourd'hui disparu, comme les ornements qui se trouvaient initialement au-dessus des entrées de la base. Volonté de dissimuler la fonction stratégique des lieux ou refus de maintenir les signes d'une activité jugée historiquement envahissante, la présence de l'aviation à Dugny semble en tout cas moins bien assumée. Pour preuve, alors que les armoiries de la Ville du Bourget arborent trois étoiles ailées, évocation de son lien à l'histoire aéronautique, celles de Dugny présentent des classiques fleurs de lys et des épis de blé.

Conclusion. Quand le mythe fait place aux réalités

- 64 Attribuer aux villes du bassin aéroportuaire une histoire commune fondée sur le mythe aéronautique serait faire abstraction d'une réalité bien plus complexe. Les répercussions de l'installation et du développement de l'aéroport apparaissent tellement diverses selon les territoires que chaque espace présente une trajectoire distincte, et donc un rapport différent au mythe.
- 65 Pour Dugny, cette présence a profondément marqué la ville jusqu'à ces dernières années. Occupant les deux tiers du territoire, l'aéroport a également suscité la présence d'une importante population de militaires sur la commune. Devenue stratégique malgré elle, la ville subit d'importants bombardements durant la Seconde Guerre

mondiale, au risque de ne jamais être reconstruite. Ville militaire sacrifiée, on comprend que Dugny reconnaisse avec difficulté ce passé, préférant y déceler des enjeux d'avenir comme l'illustre la récente installation d'Airbus Helicopters sur les anciens terrains de la base aérienne.

- 66 Pour Le Bourget, l'implantation de l'aéroport a été vécue comme un atout dont les bénéfices font passer au second plan les divers obstacles et servitudes. Modelant le paysage, et empêchant l'aboutissement de quelques projets, il n'aura en revanche que faiblement affecté l'intégrité territoriale de la commune, comparativement à Dugny. Les répercussions sur la population y sont également moindres, avec une part plus importante de civils, donnant lieu à un développement urbain et architectural alors libéré de toute nécessité. Le Bourget, la « célèbre privilégiée », s'est ainsi plus facilement appropriée l'histoire mythique de l'aéroport, et elle l'exploite encore pour mieux marquer son identité et servir son image.
- 67 Le Blanc-Mesnil, « la voisine bien lotie », n'a pas souffert de la présence de l'aéroport. Alors que la ville subit inévitablement ses servitudes, il lui aura surtout permis d'accélérer l'urbanisation de cette frange du territoire située le long de la route de Flandre, en lui apportant population, habitat, église et commerces. Devenu progressivement indissociable de l'aéroport qui lui fait face, malgré un peuplement très diversifié, cet espace reste cependant trop isolé du reste de la commune pour que celle-ci s'empare de cette destinée aéronautique. Pourtant, il y a ici matière, un chantier prometteur pour les historiens.
- 68 Enfin, La Courneuve, « territoire collatéral », n'a été concernée que très indirectement. La ville industrielle a surtout été le lieu d'implantation des rares entreprises aéronautiques, Bernard et Roche. L'histoire retiendra également Rateau et ses turbocompresseurs pour avions Bréguet produits dans les ateliers de La Courneuve à partir des années 1920. Mais là, il s'agit bien d'un pur hasard.
- 69 Finalement, et au regard de la diversité des effets générés par l'aéroport, un trait commun semble unir malgré tout les territoires : le rapport de soumission que leur impose l'infrastructure aéroportuaire. Ici se trouve une histoire partagée, celle d'une enclave autonome qui s'est développée sans prendre en compte ses abords, évoluant sans cesse suivant ses propres besoins.

BIBLIOGRAPHIE

CAROUX, Hélène, FURIO, Antoine, POUVREAU, Benoît. *L'Aéroport du Bourget entre les lignes, histoire d'un territoire en Seine-Saint-Denis*. Bobigny : Seine-Saint-Denis, service du patrimoine culturel, 2015.

PENNEVERE, Capitaine, GUENOIS, Aspirant. *Le Bourget-Dugny, 1914-1984, 70 ans d'histoire. Base aérienne 104*. 1984.

SMITH, Paul, TOULIER, Bernard, (dir.). *Berlin-Tempelhof, Liverpool-Speke, Paris-Le Bourget, Années 30, architecture des aéroports*. Paris : Éditions du Patrimoine, 2000.

HAWKINS, Bob, LECHNER, Gabriele, SMITH, Paul. *Historic Airports*. Londres : English Heritage, 2005.

QUENTRIC, Alain, CF. « 1955-2005, 50 ans d'aviation navale à Dugny-Le Bourget ». *Les Cahiers de l'ARDHAN*, n° 11, 2005.

POUVREAU, Benoît, COURONNÉ, Marc, LABORDE, Marie-Françoise, et al. *Les Cités-jardins de la banlieue du nord-est parisien*. Paris : Le Moniteur, 2007.

COLLECTIF. « Les très riches heures du Bourget ». *Icare*, n° 207, 208 et 209, 2009.

LABORDE, Marie-Françoise, MOULIN, Laure-Estelle. *La Résidence Germain Dorel au Blanc-Mesnil. Un ensemble remarquable des années 30*. CAUE 93, 2010.

ROSEAU, Nathalie. *Aérocité, quand l'avion fait la ville*. Marseille : Parenthèses, 2012.

GEORGES, Jean-François. « Les 100 ans de l'aéroport du Bourget ». *Aéro-France*, n° 127, 2^e trimestre 2014.

NOTES

1. - SMITH, Paul, TOULIER, Bernard (dir.). *Berlin-Tempelhof, Liverpool-Speke, Paris-Le Bourget, Années 30, architecture des aéroports*. Paris : Éditions du Patrimoine, 2000 ; HAWKINS, Bob, LECHNER, Gabriele, SMITH, Paul. *Historic Airports*. Londres : English Heritage, 2005.
2. - COLLECTIF. « Les très riches heures du Bourget ». *Icare*, n° 207, 208 et 209, 2009.
3. - ROSEAU, Nathalie. *Aérocité, quand l'avion fait la ville*. Marseille : Parenthèses, 2012.
4. - Le logo de la Ville du Bourget arbore ainsi un turbo-jet en vol et son blason se compose d'étoiles ailées, insignes traditionnels de l'aéronautique. Si la ville du Bourget peut légitimement user de ces allégories tant son nom s'associe à celui de l'aéroport, elle a entraîné dans sa quête d'identification toute l'agglomération qui s'intitulait jusqu'en 2015 « communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget ». En 2016, à la suite de la mise en œuvre de la métropole du Grand Paris, le nouvel établissement public territorial a été rebaptisé « Paris Terres d'Envol », nom tout aussi évocateur mais marquant le changement d'échelle métropolitaine.
5. - Le volet artistique a été conduit par les photographes et plasticiens Damien et Pascale Peyret. Il s'est concrétisé notamment par la réalisation d'une campagne photographique de bâtiments d'intérêt patrimonial sur le territoire dont certains clichés sont reproduits dans cet article.
6. - Les archives du Service historique de la Défense, de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, de la direction générale de l'Aviation civile et d'Aéroports de Paris n'ont pas été, ou que partiellement, consultées. Leur dépouillement sera nécessaire dans la perspective d'approfondissements, sur une période chronologique ou une thématique particulière.
7. - Archives municipales (AM) du Bourget, 18 W 81.
8. - Registre des délibérations du conseil municipal du Bourget, avril 1953.
9. - La cité-jardin du Moulin, rues Charles-Guenard et Guynemer à Dugny, a finalement été construite au milieu des années 1950.
10. - Déplacé dans le plan de Jaussely de 1919, l'aéroport réapparaît dans le plan Prost en 1930 avant d'être remis en cause lors du concours pour la nouvelle aérogare de 1937. Reconstruit et modernisé, il s'étoffe après la guerre puis est voué, en 1959, par le ministère de la Reconstruction et du Logement, à intégrer un pôle urbain de première importance. Le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) en 1960, et le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) en 1965 confirment la reconversion du site tout en maintenant l'idée d'y conserver des fonctions aériennes et militaires. Une commission interministérielle entérine cette option en 1976.

11. - Le projet est présenté dans le plan d'aménagement de la région parisienne, réalisé entre 1928 et 1934 par Henri Prost. Le tronçon Paris-Le Bourget n'entre en service qu'en 1965.
12. - Les servitudes de bruit ont également façonné le paysage en définissant, dès le milieu des années 1950, des zones de fonctions urbaines. Au sud-ouest de Dugny et au nord du Bourget, zones de bruit intense, les terrains sont interdits à l'habitat. Ils seront alors utilisés pour l'extension du parc de La Courneuve (L'aire des vents) et des activités à Dugny, puis pour le parc des expositions et des terrains de sport au Bourget. Dans le centre du Bourget et le long de la RN2 au Blanc-Mesnil, zone de bruit modéré, l'habitat individuel est autorisé. Il se développera parallèlement aux logements collectifs de faible hauteur.
13. - Enquête de l'AFTRP pour l'aménagement de la zone d'activité Paris-Nord, 1969 (AM d'Aulnay-sous-Bois, 1 W 8465).
14. - L'atelier principal, le H0, s'étendant sur 7 000 m², regroupe en 2016 le terminal de Landmark Aviation ainsi que diverses entreprises de services. L'ancien atelier des moteurs reçoit quant à lui des locaux d'Aéroports de Paris ainsi que la galerie d'art de Larry Gagosian.
15. - Pour le compte de l'armée de l'Air (1955), de l'Aéronautique navale, et la direction générale à l'Armement. Entre 1979 et 1983, elle prend en charge pour le compte d'Airbus la construction de deux avions cargo, les Boeing Super Guppy, afin de permettre le transport des éléments de l'avionneur européen d'une usine à une autre.
16. - Entre 1914 et 1976, 76 établissements industriels d'importance ont été recensés dans le périmètre de l'aéroport. On verra que seuls trois présentent un lien avéré avec lui (les avions Bernard, Sarrade & Galtier et Eiffel). Quatre autres sont en lien avec le secteur de l'aviation sans que les interactions aient été clairement identifiées avec l'aéroport (société du Duralumin, société Limousin, SOCEMA, Roche Aviation).
17. - Roche Aviation s'installe à La Courneuve en 1934 pour la fabrication d'avions monoplans destinés notamment au ministère de l'Air. Elle déménage à Riom, en zone libre, en 1940. La Société de construction et d'équipement mécanique pour aviation, une filiale de la Compagnie Électro-Mécanique, conçoit des prototypes de turboréacteurs et turbopropulseurs pour l'aviation. Ses ateliers quittent Le Bourget pour Le Havre vers 1948.
18. - AM du Blanc-Mesnil, 1 W 350. Sur un plan d'ensemble de 1924, le chantier Sarrade apparaît déjà installé sur la zone de la Molette. Réelle participation aux premiers chantiers de construction de l'aéroport et de la base aérienne ou anticipation de leur développement, aucune installation de production ou de stockage n'a cependant été identifiée sur ces terrains entre 1919 et 1939.
19. - Limousin, Eiffel et Sarrade & Galtier s'installent toutes les trois sur la zone industrielle de la Molette située à cheval entre Le Blanc-Mesnil et Le Bourget. Les ateliers Limousin sont fermés vers 1950, Eiffel puis Sarrade & Galtier vers 1960.
20. - Dans l'état actuel de nos recherches, nous ne disposons que d'estimations issues des registres du conseil municipal du Bourget pour la première (CM 8 décembre 1930), et du projet de déclaration publique pour la seconde (AM de Dugny, 24 W 1). Quant aux effectifs militaires, l'estimation recoupe les registres de population de Dugny et du Bourget de 1926 à 1936 avec les ouvrages historiques sur l'aéroport mentionnés dans notre bibliographie.
21. - Registres de recensement de la population, pour Dugny : 1926, 1 000 militaires sur 3 312 habitants ; 1931, 1 731 sur 4 307 ; 1936, 1 586 sur 4 289 (Archives départementales (AD) de la Seine-Saint-Denis, D 2 M 8).
22. - André Veyssière, maire de Dugny depuis 1989. Propos recueillis dans le *Bulletin municipal de Dugny*, n° 47, octobre 2011, p. 7.
23. - Registre de recensement de la population sur la ville du Blanc-Mesnil (AD de la Seine-Saint-Denis, D 2 M 8).
24. - Registre des débats du conseil municipal de Dugny, séance du 8 décembre 1930 (AM de Dugny, non coté).

25. - Registre de recensement de la population de Dugny. En 1936 sur les 21 personnes travaillant sur l'aéroport, 15 sont salariées d'Air France (AD Seine-Saint-Denis, D 2 M 8).
26. - Registre de recensement de la population du Bourget. En 1931, 133 personnes recensées, dont 73 civils ; 1936, 258 personnes recensées dont 185 civils (AD Seine-Saint-Denis, D 2 M 8).
27. - Procès-verbal du comité d'aménagement de la région parisienne, séance du 13 novembre 1950 (AM du Bourget, 18 W 51). Propos de M. Premont, chef du service du Plan d'aménagement de la banlieue.
28. - Registre de recensement de la population du Bourget (AD Seine-Saint-Denis, D 2 M 8). En 1936, un tiers (75/258) des habitants du Bourget travaillant sur le site de l'aéroport se regroupent dans ce secteur.
29. - *L'Emploi à l'aéroport Paris-Le Bourget. Recensement 2013. Rapport de l'observatoire de l'emploi aéroportuaire*. Aéroports de Paris : 2014.
30. - Ces sculptures, datées des années 1960, ont été réalisées par l'artiste Eléna Gill à Rochemore (Drôme).

RÉSUMÉS

Si l'histoire de l'aéroport du Bourget en tant que lieu pionnier de l'aviation et des grandes épopées a été largement couverte, aucun travail de recherche n'a encore traité des interactions entre l'infrastructure aéroportuaire et son territoire d'implantation. Partant de l'hypothèse que l'évolution de l'aéroport, dans ses fonctions et dans son emprise, a nécessairement induit des effets sur son environnement, le service du Patrimoine culturel du Département de la Seine-Saint-Denis a conduit une étude visant à vérifier cette intuition et à en déterminer l'étendue. Bien que le périmètre d'investigation ait été limité aux seules communes séquano-dionysiennes, par ailleurs les premières concernées par la présence de l'aéroport, cette approche renouvelée de l'emblématique aéroport du Bourget apporte également un nouvel éclairage sur la constitution complexe de ce secteur de la banlieue du nord-est parisien. Synthèse de l'ouvrage paru en 2015, *L'Aéroport du Bourget entre les lignes*, cet article propose une approche thématique permettant de mieux discerner ce qui relève encore parfois du mythe, de la réalité.

The history of Le Bourget airport is relatively well studied. It is a pioneering site in commercial aviation history and the site of several epic arrivals and departures between the two wars. No research, however, has so far looked at the interactions between the airport platform and the territory where it is located. Obviously, the arrival of the airport and its evolving history had many effects for its environment. The department of cultural heritage of the Seine-Saint-Denis department decided to conduct a study in order to verify this intuition and measure the extent of the airport's impact. Although the communes examined are only the ones within the department, the renewed approach of this research project throws new light on the complex formation of this area of the suburbs to the north-east of Paris. This article, offering a synthesis of the 2015 publication entitled *L'Aéroport du Bourget entre les lignes*, tries to distinguish between myth and reality in the history of Le Bourget.

INDEX

Keywords : Le Bourget airport, Dugny, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Seine-Saint-Denis, Paris suburbs, aviation industry, social housing, air base, airport, Aéroports de Paris

Mots-clés : aéroport du Bourget, Dugny, La Courneuve, Le Blanc-Mesnil, Seine-Saint-Denis, banlieue parisienne, industrie aéronautique, habitations bon marché, base aérienne, servitudes aéroportuaires, Aéroports de Paris

AUTEUR

ANTOINE FURIO

Chargé d'inventaire en patrimoine industriel, conseil départemental de la Seine-Saint-Denis
afurio@seinesaintdenis.fr